

Rok 1904.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. grudnia 1904.

Treść: (№ 167. Dokument koncesyjny na kilka wąskotorowych lokalnych linii kolejowych na obszarze stołecznego miasta Insbruka.

167.

Dokument koncesyjny z dnia 24. grudnia 1904

na kilka wąskotorowych lokalnych linii kolejowych
na obszarze stołecznego miasta insbruka.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowaniami Ministerstwami spółce akcyjnej „Kolej lokalna Insbruck—Hall w T.“ na jej prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu niżej wymienionych wąskotorowych linii lokalnych kolejowych, które mają być wybudowane na obszarze stołecznego miasta Insbruka, a mianowicie:

I. od placu przed dworcem kolej południowej przez Bahnstrasse, Museumstrasse, Burggraben, Maria-Theresienstrasse, Anichstrasse, Bürgerstrasse i Andreas Hoferstrasse do placu przed stacją c. k. kolei państwowych Wilten;

II. od stacji Berg Isel lokalnej kolei Insbruk-Hall w T. aż do połączenia z wymienioną pod I linią c. k. kolei państwowych na stacji Wilten z odgałęzieniem do stacji kolej stubaitalskiej Wilten-Stubai;

a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi, w §§ach 1 do 11 ustalonimi warunkami i zastrzeżeniami; dalej nadaje się powyższej spółce w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p.

Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu lokalnej linii kolejowej, odgałęziającej się od odpowiedniego punktu linii pod I wymienionej aż do placu Klaudyi, pod warunkiem, że komisjne badanie, zarządzone w tym kierunku według obowiązujących norm, wypadnie bez zarzutu oraz pod warunkami i zastrzeżeniami ustanowionymi poniżej w §§ach 1 do 11.

§ 1.

Co do linii kolejowych będących przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta spółka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Spółka zobowiązuje się budowę linii kolejowych pod I i II wymienionych ukończyć najpóźniej w przekągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego; termin budowy linii do placu Klaudyi ustalony będzie przy sposobności udzielenia jednoznacznego konsensu budowlanego a spółka poddać się ma zarządzeniom w tym względzie wydanym.

Gotowe linie kolejowe należy potem oddać na użytk pubiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, trwający do 17. września 1979.

Jako rękojmie dotrzymania terminów budowy tudzież wykonania i urządzenia linii kolejowych zgodnie z warunkami koncesji — złożyć ma spółka

na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocich pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesyjowanych linii kolejowych nadaje się spółce prawo wywłaszczenia podległych przepisów ustawowych w tej mierze obwiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie spółce do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§ 4.

Zresztą oznaczone na wstępie lokalne linie kolejowe należy uważać za integralne części przedsiębiorstwa kolej lokalnej Innsbruk—Hall w T. stanowiącego przedmiot koncesji z dnia 18. września 1889, Dz. u. p. Nr. 171. Postanowienia powołanego dokumentu koncesyjnego, zawarte w §§ach 5 do 14 włącznie, mają się z uzupełnieniami i zmianami, ustanowionemi w podanych niżej §§ach 5 do 11 włącznie na przyszłość stosować także do wszystkich lokalnych linii kolejowych, stanowiących przedmiot dokumentu koncesyjnego z dnia 18. września 1889, Dz. u. p. Nr. 171 i obecnego dokumentu koncesyjnego.

§ 5.

Spółka ma prawo w przypadku, gdyby po ukończeniu tych linii kolejowych jeszcze inne nowe budowle wykonane lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, wliczyć kosztu przez to powstałe do kapitału zakładowego, jeżeli rząd na wzniesienie projektowanych budowli względnie na pomnożenie urządzeń ruchu zezwolił a kosztu należycie będą wykazane.

§ 6.

Postanowienia §u 7, ustęp 1 powołanego dokumentu koncesyjnego mają pod określonymi tamże w §ie 7, ustępie 2, warunkami zastosowanie także do pospolitego ruszenia obu połów monarchii.

Spółka obowiązana jest pełniącym każdorazśnie służbę podoficerom i ordynansom dozwolić wolnego przejazdu koleją. Bliższe szczegóły w tym względzie ułożyć należy z właściwemi władzami wojskowemi.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazne przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny nabywają dla spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyjowanych kolejowych liniach. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, stanaą się dla spółki obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na spółce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tych linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

§ 7.

Gdyby z powodu uroczystości, przemarszu wojsk, parad i t. p. władze uznaly za potrzebne zastanowić czasowo ruch na jakieś przestrzeni koncesyjowanej kolei, winna się spółka poddać bez oporu wszystkim zarządzeniom władz bez jakiegokolwiek pretensji do wynagrodzenia za szkodę, wynikłą dla niej z czasowego wstrzymania ruchu.

§ 8.

Spółka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszów i ich rodzin na przypadek choroby i na starość i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, jeśli dla koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniająca, względnie przynajmniej takie same obowiązki na spółkę wkładającą, jak kasa rzeczonego związku.

Owo zaopatrzenie na przypadek choroby i na starość należy tak przeprowadzić, by spółka lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, pałacze, kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Spółka obowiązana jest pod warunkami i zaszczebienniami, podanymi w artykule XII. ustawy

z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania linii kolejowych do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem dolnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprawiać wspólnużywanymi liniami kolejowymi lub jej częściami tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

W uzupełnieniu postanowień §u 12, ustęp 1 dokumentu koncesyjnego z dnia 18. września 1889, Dz. u. p. Nr. 171, postanawia się, że na państwo przechodzi w razie zgaśnięcia koncesji i z dniem jej zgaśnięcia także własność zapasów kasowych, kolej podjazdowych, będących ewentualnie własnością spółki tudzież pobocznych przedsiębiorstw spółki.

§ 11.

W miejsce trących moc przepisów §u 11 powołanego dokumentu koncesyjnego wstępują następujące postanowienia:

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia linii kolejowych spółki w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, dla poszczególnych linii spółki ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatku i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wy-

kupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód średni, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić przeto należy spółce jako wynagrodzenie za wykupione linie kolejowe aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie wynosił przynajmniej sumy rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego — w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienioną wyżej amortyzację (t. j. wspomniane wyżej oprocentowanie po 4 od sta i ratę amortyzacyjną) płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać spółce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiat rent, w myśl postanowień powyższych punktów spółce płacić się mających, a jeszcze nie zapadłych — zapłacić kapitał, równający się zdyskontowaną według stopy po cztery od sta rocznie, z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po strąceniu dodatku, zawartego ewentualnie w tych splatach w myśl postanowień 2. ustępu.

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacjami dłużu państwowego. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie linii kolejowych spółki i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 do 5 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów własności i używanie linii kolejowych spółki ze wszystkimi do nich należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także kolej podjazdowe, własnością spółki będące i jego przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakłado-

wego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź w celu zaspokojenia pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w deklaracji wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

9. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia spółki i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionych liniach na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu na liniach kolejowych aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych wskutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

Wittek wlr.